

Radfahren für alle!

Bundespolitische Maßnahmen zur Radverkehrspolitik

Kurzfassung des ausführlichen Positionspapier zur Radverkehrspolitik des Arbeitskreises II „Struktur- und Regionalpolitik“ der Bundestagsfraktion DIE LINKE (siehe unter <http://gleft.de/1Gh>).

Radfahren ist nicht nur gesund, es ist auch kostengünstig. Fahrradfahren produziert weder Lärm, noch werden dadurch gesundheits- und klimaschädliche Abgase ausgestoßen, was das Leben in den Kommunen angenehmer macht. Wer sein Fahrrad nutzt, ist nicht nur flexibel unterwegs, sondern auf kurzen Strecken sogar oft am schnellsten. Die für den Radverkehr notwendige Infrastruktur beansprucht nur wenig öffentlichen Raum und ist vergleichsweise günstig für die öffentliche Hand. Das Rad könnte das „Massentransportmittel Nummer 1“ sein – sozial, ökologisch, kostengünstig, gesund und attraktiv. Auch die, die nicht mit dem Rad unterwegs sind, profitieren von einem hohen Anteil des Radverkehrs: Die Lebensqualität steigt, Steuergelder können eingespart und für anderes ausgegeben werden.

Das Fahrrad ist zentraler Bestandteil der Verkehrswende.

Fahrradfahren wird immer beliebter – aber nicht wegen guter infrastruktureller oder politischer Rahmenbedingungen, sondern widriger Umstände zum Trotz. Für viele Menschen ist das Fahrradfahren in Deutschland zu unsicher – nach wie vor wird der Radverkehr vom Autoverkehr an den Rand gedrängt. Für die Verkehrswende muss der Umweltverbund, also der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr, daher massiv gestärkt werden:

- Die personelle Radverkehrskompetenz auf Bundesebene muss gestärkt werden.
- Die Bundesmittel für die Fahrradinfrastruktur müssen schrittweise auf mindestens 300 Mio. Euro jährlich verdreifacht werden. Gleichzeitig sollte die direkte Finanzierung von Radwegen in „fremder Baulast“ ermöglicht werden. Ziel muss der kontinuierliche Auf- und Ausbau eines bundesweiten Radwegenetzes sein, das sowohl den Alltags- als auch den touristischen Bedürfnissen entspricht.
- Zusätzlich sollte ein kommunaler Verkehrswendefonds eingerichtet werden, mit dem der Bund Projekte in den Kommunen fördert, die
 - die Sicherheit des Radverkehrs erhöhen;
 - zu einer Neuaufteilung des öffentlichen Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) führen (z.B. Verkehrsberuhigung, Radwegebau, Einrichtung Busspuren);
 - den Umweltverbund auf andere Weise stärken (z.B. Fahrradabstellanlagen, Fahrradstationen, Leihradsysteme auch für Lastenräder, ÖPNV-Ausbau);
 - den Lieferverkehr deutlich reduzieren und auf Lastenräder verlagern (z.B. mit City-Hubs).

- Um die kommunalen Verwaltungen nicht zu überlasten und Projekte nicht an mangelnder Fahrradkompetenz vor Ort scheitern zu lassen, sollten für Kleinprojekte auch Fördermittel pauschaliert zur Verfügung gestellt werden und Verbände und Bürger_innen verstärkt einbezogen werden (z.B. Projektanträge auch durch Bürgerinitiativen und Verbände).
- Beim Radverkehr sollte der Fokus insbesondere auf der Beseitigung von Hindernissen liegen. Günstige, teilweise provisorische Maßnahmen oder Modellprojekte sollten vorrangig gefördert werden, da sich so z.B. durch simple Markierungen oder dem Aufstellen von Pflanzenkübeln mit wenig Geld viel erreichen lässt.
- Der Bund muss über Förderprogramme und andere Wege Einfluss auf Länder und Kommunen ausüben, damit
 - auch dort die personelle Radverkehrskompetenz erhöht wird;
 - bei der Planung der Umweltverbund uneingeschränkter Vorrang gegenüber dem privaten motorisierten Individualverkehr (MIV) erhält;
 - Schritte zur Vereinheitlichung unternommen werden z.B. bei der Beschilderung von Radwegen, bei Leihfahrradsystemen und Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV;
- Anpassung der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für mehr Sicherheit und größere Attraktivität des Radverkehrs (z.B. zu Fahrradstraßen, Freigabe von Einbahnstraßen, Rechtsabbiegen bei Roten Ampeln).
- Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften (Tempo 50 nur noch an entsprechend ausgeschilderten Hauptverkehrsstraßen).

Der Dreiklang aus kontinuierlicher und großzügiger Finanzierung der Infrastruktur, der umfangreichen Reform des Verkehrsrechts, sowie der konsequenten Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen wird die alltägliche Fahrt mit dem Rad spürbar attraktiver machen und den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsmix mittelfristig erheblich steigern.

Fahrradpolitik muss dafür als Querschnittsthema in alle Bereiche der Verkehrspolitik, der Stadt- und Regionalplanung sowie der Umwelt-, Gesundheits- und Bildungspolitik integriert werden. Die Kommunen tragen hierbei eine besondere Verantwortung und müssen dabei fachlich und finanziell unterstützt werden.

Die übergeordnete Frage lautet in erster Linie nicht: Wie können wir die Bedingungen für Radler_innen verbessern? Sondern: Wie wollen wir leben?

Ordnen wir den öffentlichen Raum zugunsten der Lebensqualität der Menschen in den Städten neu, entsteht die fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur von ganz allein.